Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

Versión Taquigráfica N° 29 de 2010

S/C

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 6 de abril de 2010

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representantes Sergio Botana

MIEMBROS: Señores Representantes Gonzalo de Toro, Marne Osorio, Guzmán Pedreira y Jorge Pozzi.

ASISTEN: Señor Representante Daniel Mañana.

INVITADOS: Señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, Enrique Pintado y señores Subsecretario, ingeniero Pablo Genta y Director General de Secretaría, Pablo Ferrer Carámbula.

SEÑORA SECRETARIA.- De acuerdo con el artículo 123 del Reglamento, procederemos a tomar la votación nominal para la elección del Presidente de la Comisión.

SEÑOR DE TORO.- Por el señor Diputado Botana.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Por el señor Diputado Botana.

SEÑOR OSORIO.- Por el señor Diputado Botana.

SEÑOR PEDREIRA.- Por el señor Diputado Botana.

SEÑOR POZZI.- Por el señor Diputado Botana.

SEÑOR BOTANA.- Por el señor Diputado Fernández, quien ha sido un excelente y brillante integrante de esta Comisión, destacándose por su trabajo.

SEÑORA SECRETARIA.- Ha resultado electo el señor Diputado Botana como Presidente de la Comisión.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Botana)

SEÑOR PRESIDENTE (Botana).- Procederemos a tomar la votación para la elección del Vicepresidente de la Comisión.

SEÑOR POZZI.- Por el señor Diputado Fernández.

SEÑOR PEDREIRA.- Por el señor Diputado Fernández.

SEÑOR OSORIO.- Por el señor Diputado Fernández.

SEÑOR DE TORO.-

Por el señor Diputado Fernández.

SEÑOR PRESIDENTE.-

Por el señor Diputado Fernández.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Por el señor Diputado Pozzi.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ha resultado electo Vicepresidente de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas el señor Diputado Fernández.

Corresponde determinar el régimen de trabajo.

En el Período anterior esta Comisión trabajó en una etapa los días martes, de 14 a 16 horas y los miércoles, de 10 a 12 horas, con la finalidad de recibir delegaciones que siempre se hicieron presentes. Si bien esta Comisión no ha aprobado un importante número de leyes, el trabajo igualmente ha sido intenso.

Por tanto, voy a proponer que se comience trabajando los martes en el horario de 14 a 16 horas y, si fuera necesario, agregaríamos un día más, que podría ser el miércoles. Al estar esta Comisión integrada por más legisladores seguramente se superpongan algunos compromisos que podrían afectar su número para funcionar.

SEÑOR POZZI.- En principio, estoy de acuerdo con la propuesta del señor Presidente. Recién estamos arrancando; luego veremos si es necesario modificar algo o no.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si estamos todos de acuerdo, queda aprobado el régimen de trabajo; sesionaríamos los días martes a la hora 14.

Hay algunos proyectos, que todos tenemos en nuestro poder, archivados en Comisión. Uno de ellos refiere a un carné para uso gratuito de transporte colectivo nacional terrestre para las personas con discapacidad, que tuvo trabajo en Comisión. El señor Diputado De Toro tiene conocimiento del tema porque vino a informar en su carácter de Director del Gobierno Municipal de Montevideo; podría ser interesante retomarlo. Este proyecto se definió casi en su totalidad, pero fue archivado porque no se previó el financiamiento; tenía un costo importante. Por tanto al no haberse acordado ese financiamiento, nos quedamos sin poder tratar el proyecto.

El segundo proyecto refiere a una contratación de servicios de fletes y vehículos con chofer por parte del Estado; es decir, está vinculado a las contrataciones de vehículos por parte de los organismos públicos, especialmente, de los entes autónomos, UTE, ANTEL y Servicios Descentralizados como OSE.

El tercer proyecto es muy similar al primero, y los otros fueron vinculados a los aeropuertos de Colonia y Salto. Creo que este proyecto para volver a discutirse debería contar con la iniciativa de los legisladores de esos departamentos o, en su defecto, con una iniciativa del Poder Ejecutivo, porque acá estamos hablando de un financiamiento que haría la Corporación Nacional para el Desarrollo, tendría que emitir acciones o se

haría cargo del funcionamiento, etcétera. Realmente, creo que tendríamos que esperar otras iniciativas, pero en cuanto a los otros proyectos, mocionaría para desarchivarlos y estudiarlos.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- También hay un planteamiento del aeropuerto de Rivera, que es un tema que seguramente deberemos tratar.

SEÑOR DE TORO.- Existe un proyecto que también está a estudio de la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración, que ya ha sido solicitado por uno de los sectores del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, como el del Instituto Nacional de Logística. Personalmente, realicé el trámite correspondiente, pero sería interesante que esta Comisión lo retomara para analizarlo, en la medida en que ya existe la Comisión Nacional de Logística y este proyecto precisamente sustituye una Comisión provisoria por un Instituto formado en forma permanente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a votar el trámite que daremos a los proyectos archivados, y para el caso de la creación de la Comisión Nacional de Logística proponemos su integración con la de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración, que tiene competencia en los temas de la organización institucional del país, a los efectos de que en régimen de Comisiones integradas se trate el tema con la participación de esta Comisión, que entiende técnicamente en el tema.

Por lo tanto, pedimos el desarchivo del proyecto relativo a personas discapacitadas, Carpeta Nº 3418/99; el de contratación de servicio de fletes y vehículos con chofer por parte del Estado, Carpeta Nº 882/2006, y el de empresas de transporte colectivo nacional terrestre, Carpeta Nº 1387/2006. Pedimos el desarchivo de estos proyectos de ley y, a su vez, vamos a tramitar con la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración de la Cámara de Representantes la integración con esta para analizar la moción del señor Diputado de Toro relativa al Instituto Nacional de Logística.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Se reanuda la toma de la versión taquigráfica)

(Ingresan a Sala el señor Ministro y el señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas, Enrique Pintado e ingeniero Pablo Genta, respectivamente, y el Director General de esa Cartera, señor Pablo Ferrer)

—— Para nosotros es una alegría recibir al señor Pintado en su carácter de Ministro; nos ha dejado a los legisladores muy contentos el hecho de que usted tome esta actitud, que es propia de un parlamentario, de un integrante de esta Casa. El hecho de haber pedido ser recibido por la Comisión nos está dando un mensaje muy lindo de la inauguración o del establecimiento de un clima de diálogo, de construcción colectiva. Realmente, nos deja muy contentos y, en su caso, habla de lo que es un digno hijo de esta Casa, donde el diálogo es la base de la construcción colectiva.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Es un gusto estar en Casa, porque yo siento que en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas estoy en comisión

Quiero felicitar al señor Diputado por la Presidencia de la Comisión; por lo que veo tienen una Comisión fuerte, con viejos y queridos conocidos, todos.

Nuestra intención es conversar y, por suerte, fue primero en la Cámara de Diputados, aunque técnicamente hoy estoy suspendido en el Senado para ejercer de Ministro. Sinceramente, me siento de esta Casa.

Como usted decía, señor Presidente, confío mucho en el trabajo conjunto con el Parlamento. Vamos a tener por lo que vamos a ver después mucho trabajo conjunto y quisiera que esta fuera una primera reunión, ya que tenemos pensado que algunas reuniones también se lleven a cabo en el seno del Ministerio, con la Comisión en pleno, fijando un régimen regular de contactos que nos permita ir anticipándonos a algunos problemas o a algunas soluciones que, por suerte, los legisladores tienen por su contacto con la ciudadanía en forma permanente.

Estoy convencido de esto, creo en esto, creo en el diálogo, y les digo más: soy de los pocos sujetos que lee los programas de los partidos. Y leyendo los programas partidarios encontré que tenemos una política de Estado de hecho. Es increíble que en las comisiones de diálogo interpartidario no hayamos puesto esta; quizás porque no eran los temas más acuciantes. Tenemos una política de Estado de hecho en lo que es infraestructura, logística, transporte, en lo que es un objetivo general de todos los partidos: transformar al Uruguay en un polo logístico regional.

Inclusive, pudimos comprobarlo en el diálogo que mantuvimos con el Partido Independiente y con el Partido Nacional. No pudimos hacerlo con el Partido Colorado por una cuestión de agenda del Secretario General; cuando combinamos la reunión yo tuve una dificultad, después la tuvo el Secretario General del Partido Colorado, pero quedamos en tener esa instancia como sea.

De todas maneras, no quise demorar la venida al Parlamento porque nos faltara en la agenda la reunión con el Partido Colorado. Realmente, el nivel de coincidencia que tuvimos con el Partido Nacional y con el Partido Independiente está alumbrando un camino de largo trecho que es común y en el que podemos pensar en algunas cosas que voy a compartir con ustedes.

Queríamos informar a la Comisión en qué estamos antes de que vengan las líneas presupuestales, lo que es todo un problema. Después, va a ser toda una discusión, porque ustedes saben que las líneas generales del Presupuesto, aprovechando un buen momento de la economía y siguiendo una línea de políticas anticíclicas que hizo que nosotros enfrentáramos la crisis 2008-2009 con una aceleración del gasto y de la inversión pública, nos encontrarán en un momento donde el cuidado de los recursos y el equilibrio fiscal nos van a permitir acolchonarnos para situaciones de incertidumbre a nivel mundial. La crisis global todavía no terminó de cerrar; hay algunos indicios interesantes en alguna de las principales economías, pero queremos seguir preservando lo más posible al Uruguay lejos de las repercusiones de lo que pueden ser esos vaivenes económicos internacionales.

De todos modos, eso no quiere decir que no hagamos cosas. Nosotros aceleramos un montón de obras, a tal punto que la labor central en materia de vialidad vamos a hacerla más que nada en el mantenimiento. Hay algunos desafíos que tenemos como país en los que, por suerte, todos los partidos coinciden; no voy a repetirles lo que ya conocen porque son parte de ello y algo que ver habrán tenido en la elaboración de esos programas partidarios.

Nosotros, como país esto también es coincidente, tenemos la visión de fomentar y de facilitar el desarrollo económico y social como país productivo, consolidando la actividad agroindustrial yo diría agroindustrial inteligente, agropecuaria, industrial, del turismo y de servicios para crear las condiciones para instalar nuevos emprendimientos. Esto ya de por sí es una política de Estado; aunque podamos tener diferencias en el cómo, no las hay en el qué hacer. Después, como decía al comienzo, necesitamos preparar y fortalecer para que el Uruguay sea un polo logístico regional. || Esto implicará alguna cuestión que estamos encarando con el Banco Interamericano de Desarrollo.

Decía a los legisladores de mi Partido y a los señores Representantes de los partidos con los que tuvimos diálogo que el problema principal de una política de Estado es que podemos tener coincidencias pero siempre falta algo para que terminen de alumbrar. A fuer de ser sincero además de pensar en el país somos competidores porque todos creemos tener la mejor forma de gobernar a los uruguayos, debo decir que considero que las políticas de Estado nunca alumbran porque en la cuenta de quién gana y quién pierde, con un acuerdo sobre quién convocó y quién no, hay todo un problema para los partidos. Cuando uno está en la oposición no quiere que el Gobierno sea el que articule, y cuando está en el Gobierno, no quiere que sea la oposición.

Nos pareció interesante encontrar una institución aceptada por todos, neutral, que nos llamara a todos, Gobierno y oposición, para ver si se facilita la interlocución. Además, hemos pedido colaboración al Banco Interamericano de Desarrollo para que empiecen a trazar las primeras líneas de lo que podría ser un proyecto estratégico de infraestructura logística y de transporte, con un horizonte 2030 en el que podamos, como documento de partida, empezar a trabajar los partidos políticos, los legisladores, los empresarios y los trabajadores. Después, si llegamos a un acuerdo general nuestra idea es que en un año y medio o dos podamos alumbrar ese acuerdo, queremos que el BID sea el articulador y todos quedemos en igualdad de condiciones de manera de repartir los honores. De esa forma, podremos dar al país una política de Estado

consagrada por todos y articulada por un organismo internacional con el que todos los partidos que han gobernado hemos tenido contacto y seguimos teniéndolo, estemos en el Gobierno o en la oposición.

De todos modos, la mirada hacia 2030 no nos impide que debamos tener una mirada de quinquenio. Obviamente, las metas que vamos a plantear aquí con grandes lineamientos están muy vinculadas con la idea que tenemos de ese Uruguay 2030, pero el día que tengamos ese documento se ajustarán objetivos en la Rendición de Cuentas de manera de avanzar.

Ustedes pueden ver el papel que Uruguay está jugando en la región para fortalecer la idea de polo logístico regional. Tenemos un papel central en la hidrovía que comunica países como Bolivia, Paraguay, Argentina, Brasil y Uruguay. También desde el punto de vista transversal jugamos un papel importante en el denominado corredor bioceánico que comunica Valparaíso con San Pablo. Como verán, las zonas de influencia de cualquiera de los dos mapas tanto el vertical como el horizontal están implicando que tenemos competidores. Digo esto porque en la hidrovía tenemos preparativos del lado argentino, en el puerto de La Plata, con una fuerte competencia de los puertos "hub", de los puertos distribuidores. A su vez, si los demás países quieren, el corredor bioceánico no necesariamente tiene que pasar por Uruguay. Es por ello que hay que hacer algunas cosas para que los hechos ocurran tal cual nosotros queremos.

Hemos definido algunos principios rectores del trabajo en el Ministerio, que son comunes a todos los gobiernos. El primero es la ética en la transparencia de la gestión. Pretendemos continuidad y cambio porque pertenecemos al mismo Partido que gobernó hasta ahora, pero cambio porque queremos avanzar hacia la generación de nuevas políticas. Queremos políticas de Estado en diálogo con todos los partidos. Buscamos infraestructura logística y transporte como instrumentos de un plan de desarrollo sustentable de Uruguay. Nos interesa la generación de conocimiento como parte de una política proactiva. También pretendemos impulsar las políticas de alto impacto social este va a ser uno de los cambios y fomentar la responsabilidad social empresarial con el universo de empresas vinculadas al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Como lo ha planteado el señor Presidente, estamos trabajando en la reforma del Estado que no se va a acabar en estos cinco años ni empieza en este quinquenio sino que será un largo proceso, y es parte de lo que denominamos el fortalecimiento institucional del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Ya se han iniciado algunas cuestiones y nosotros continuaremos otras, pero esta obra nunca va a terminar porque el fortalecimiento y la reforma del Estado es un proceso que nos va a llevar muchísimos años.

¿Cuáles son nuestros objetivos estratégicos? Como decía, elaborar este plan estratégico con un horizonte en 2030; instrumentar con miras al Presupuesto el Plan Director de Obras del quinquenio, y generar una ley marco de transporte y logística. El gobierno anterior ha hecho una recopilación interesante de todo lo que existe en materia de legislación. Creo que acá el Parlamento juega un papel central. Nosotros necesitamos instrumentos legales modernos que nos permitan adaptarnos a los objetivos que señalé al principio. Para ello, vamos a armar una propuesta que veremos si trabajamos previamente o si la institucionalizamos. Mi idea es que podamos plasmarlo en un borrador a partir de esas conversaciones regulares a fin de que el texto definitivo llegue al Parlamento lo más afinado posible y de la mejor manera.

Por otra parte, tenemos que seguir avanzando en el sistema de transporte metropolitano, que es el sistema de transporte de pasajeros que nuclea la mayor condensación de población del Uruguay. Esto también implica la modernización de algunos aspectos, la incorporación de nuevas tecnologías y seguir avanzando en un proceso que ya se inició. De todas formas, el centro de todo esto tienen que ser los usuarios y no las empresas ni los trabajadores que, obviamente, se van a beneficiar indirectamente.

Lo mismo ocurre para el sistema interdepartamental y regional de transporte de pasajeros: debemos promover la circulación del país, no solo hacia la capital sino en el eje Este-Oeste.

El modo ferroviario es una de las prioridades que el Gobierno y, en particular, el Presidente de la República, está impulsando. Los señores legisladores habrán hecho proyecciones del crecimiento de la producción y no solo de la forestal porque es sabido que la revolución de los granos implica que hay que trasladarlos y que la explotación de la potencialidad minera necesitará del transporte pesado; en función de éstas se coincidirá en que si no se combinan distintas modalidades de transporte, incluyendo el ferroviario, o si no se construye un transporte intermodal, las obras que hagamos para el mantenimiento de las redes principal y secundaria nunca alcanzarán.

Podemos decir lo mismo con respecto al sistema nacional de puertos; en este sentido vamos a avanzar un poco después.

Además, debemos mencionar la potenciación y el desarrollo de vías navegables que yo creo que en el Uruguay todavía no han sido explotadas en su máxima expresión. Hay algunos emprendimientos que se hicieron en el río Cebollatí, camino a la Laguna Merín; ello implicará que debamos pensar qué podemos hacer en la Laguna Merín. Esto nos plantea el desafío de que tal vez alguna producción se nos irá vía Brasil, pero hay que analizarlo. Lo mismo sucede con algunos ríos internos que en otros países funcionan como vías de tránsito muy importantes y que en el Uruguay todavía no han sido explotados en ese sentido, no creo que por falta de voluntad ni de planificación. Ustedes saben que no soy de los que piensan que las cosas comienzan cuando yo llego y terminan cuando me voy. No es este el caso; lo que sucede es que antes, el dragado de determinados ríos implicaba una inversión que no se podía hacer; quizás ahora, con nuevas tecnologías, algunas cosas se hayan abaratado. Si se está hablando de la producción de hierro no es porque en el Uruguay no se haya pensando antes en su explotación; el problema es que costaba carísimo sacarlo; como ahora hay otras tecnologías quizás sea más barato explotarlo.

En cuanto a los objetivos estratégicos concretos debemos decir que tenemos una red vial que debemos mantener la que, además, sufre la circulación de transporte pesado, más pesado que lo autorizado. Estamos pensando en un nuevo sistema de control por el cual se pueda determinar que el peso de las cargas es el admitido por la red. Por otra parte, las lluvias ya han hecho lo suyo; los que viven en departamentos donde hay producción forestal saben que cuando ésta termina queda su gran huella en la caminería. Esto también nos lleva a realizar un trabajo de colaboración con las propias Intendencias a través del fondo forestal que tiene como fin cubrir los gastos de toda la caminería que se destroza con estas producciones.

Otro de los objetivos que tenemos es el transporte aéreo extrarregional. En este sentido, también intervino el Parlamento con la elaboración de un proyecto de ley que creo que el señor Diputado de Toro incorporó al debate de esta Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Diputado de Toro acaba de solicitar su desarchivo; vamos a presentar una moción conjunta a fin de desarchivar este asunto y solicitar la integración con la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración para su tratamiento. Este será el primer proyecto de ley en el marco de lo que será la política del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sinceramente se lo agradezco, Presidente, porque este es un proyecto fundamental...

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradezca al señor Diputado de Toro que fue quien tuvo la iniciativa.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Bueno, pero si la Comisión no lo viabilizaba... El señor Diputado de Toro fue quien tuvo la idea, pero también la Comisión la hizo suya.

Por otra parte, la INALOG es hija de la CONALOG; a mí me interesaría que los señores Diputados pudieran escuchar a los participantes de la CONALOG; tienen mucho para decir y mucho para aportar; estaban muy pendientes de esto. Ellos suelen decir que la CONALOG es el primo pobre del INAC y que la INALOG podría ser el hermano del INAC.

Otro de los objetivos es ver cómo nos posicionamos en la región.

El cuarto objetivo refiere a la planificación y ejecución de la obra pública de arquitectura. ¿Qué queremos decir con esto? Por lo general, nosotros estamos a cargo de la conservación de los edificios públicos; debería ser así pero, en realidad, trabajamos con muchos Ministerios y con algunas instituciones de enseñanza. Pues bien, en esta materia queremos tener un plano ordenado de los cinco años de la obra pública y que la demanda no venga toda junta porque no solo nos genera problemas de planificación interna esto sería lo de menos sino algunos impactos negativos en el mercado.

Cuando una empresa de construcción para su maquinaria, no solo se ven afectados la vida útil y el repago de esa maquinaria, la fuente de trabajo de los trabajadores, sino que también hay pérdidas que van más allá de parar la empresa, ya que volverla a levantar implica toda una inversión bastante complicada. Tenemos la idea de que hay un ciclo en la obra pública: tiene un pico máximo, que siempre está cerca del período electoral, a veces por razones presupuestales, otras por razones políticas o por una combinación de ambas, de todo tipo, que después baja cuando empieza un nuevo Gobierno para volver a ascender lentamente. Obviamente, de un día para otro no se puede lograr que esa frecuencia sea en línea recta pero podemos acercar los límites superior e inferior distribuyendo la obra pública lo mejor que podamos durante todo el quinquenio e, inclusive, dejando para quienes asuman después recursos para la continuación de las obras públicas a fin de que no estén pensando cómo pueden hacer las cosas.

En cuanto a las acciones de alto impacto social, ustedes saben que nosotros tenemos un sistema de convenios; el Ministerio hace convenios con muchas instituciones. En este sentido, vamos a encomendar un trabajo a fin de que se estudie el impacto de los convenios. Uno siente que tienen un impacto muy fuerte en las comunidades, pero que es escaso a la luz de la política social en el Uruguay. Nosotros teníamos que dar participación al Ministerio de Turismo y de Deporte a la hora de ver si algunas obras en instituciones deportivas valen, etcétera, y ello puede implicar una instancia más de demora. Esto lo hablamos con el Ministerio de Turismo y de Deporte y sugerimos que sería bueno que en su presupuesto fuera incluida toda esta obra por convenios de clubes deportivos, más allá de que nosotros no las hagamos con fondos presupuestales estrictamente

Aprovechando el nuevo cambio institucional que implican las Alcaldías, queremos pegar un giro en la política del Gobierno para solucionar el problema habitacional de quienes están viviendo en condiciones muy precarias, democratizando un poco más o permitiendo una mayor participación de la gente en lo que es la obra por convenio, fomentando dos cosas: la radicación de los jóvenes en el pago donde viven, para evitar los flujos migratorios lo más que se pueda, dentro de un marco de libertad, y que la gente se involucre más en recursos que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas destina a cosas que son muy importantes y que no tienen toda la visualización o el impacto que nosotros quisiéramos. ¿De qué estamos hablando? De la posibilidad de que en algunas Alcaldías tomando en cuenta a todos los departamentos; después veremos cuántas por departamento los propios vecinos sean quienes voten en determinadas instancias, cuál obra por convenio se podría hacer en cierto lugar y con qué participación. En el caso de que se conformen nuevos grupos habitacionales, que siempre generan la demanda de salones comunitarios o deportivos, los propios jóvenes podrían hacer proyectos concursables. Entonces, ganará el mejor y será asistido desde el punto de vista del Ministerio.

Obviamente, en el Uruguay hay toda una tradición relacionada con la asistencia a determinadas instituciones ustedes lo saben, porque es al Parlamento al que le piden ayuda, por ejemplo, para techar el club del barrio, algunas de las cuales cumplen funciones muy importantes. No vamos a dejar de hacer esa tarea, pero sí la limitaremos, dividiendo el presupuesto en partes, a los efectos de destinar algo al fortalecimiento de la descentralización esto se hará en el marco de las Alcaldías, a la posibilidad de que los jóvenes se queden en sus pagos, para lo que trabajaremos sobre la base de estos proyectos concursables y, por supuesto, para continuar con la vía tradicional.

En cuanto a la Dirección Nacional de Topografía quiero decir sinceramente que en ese ámbito tenemos un potencial enorme que el Uruguay no conoce. Los datos de cartografía del Uruguay están todos en esa Dirección y tienen un grado de exactitud increíble. Son producto de una construcción de muchísimos años, que ha estado a cargo de gente que ha estado trabajando casi en el anonimato. Necesitamos seguir avanzando hacia un sistema de datos espaciales; ya estamos en la era del "Google" que nos permite mirar los distintos lugares y acercarnos a ellos. Inclusive, hemos pensado hacer alguna combinación con el Plan Ceibal a efectos de que, a través de las computadoras, se pueda acceder a los mapas del Uruguay actualizados que obran en poder de nuestra Dirección. Al respecto, la gente de la Dirección Nacional de Arquitectura se entusiasmó y considera la posibilidad de incluir algún juego a través del cual se puedan hallar edificios públicos representativos de nuestro país. Es lo que denominamos atlas digital, con un encare lúdico pues ofrecería la posibilidad de ubicar, por ejemplo, la famosa iglesia del arquitecto Dieste en Parque del Plata, el arroyo Conventos, etcétera.

El Programa de Fortalecimiento Institucional tiene que ver con la realidad de un Ministerio que tiene grandes desafíos en este sentido. Ya se inició algo en el pasado, pero tenemos que seguir avanzando.

Por la forma como nació el Ministerio y se ha ido desarrollando a lo largo de los años tenemos cinco Ministerios en uno. Estamos haciendo un esfuerzo; como anécdota les digo que cuando una Dirección determinada enviaba un expediente no lo remitía al Ministro, sino que lo mandaba con la leyenda: "Pase al Ministerio", como si la Dirección fuera un ente autónomo. Como decía, tenemos cinco Direcciones no conectadas entre sí, cada una con su sistema jurídico, con su informática, con su personal, con su contaduría. Es más: ahora serían seis las Direcciones, aunque la Dirección Nacional de Planificación, Logística e Inversiones todavía es un embrión.

Queremos ir solucionando esto gradualmente; la intención es que los servicios de apoyo puedan centralizarse aunque tengan una actividad desconcentrada. El sistema jurídico también tiene que ser uno solo. A veces, la sección jurídica de una Dirección no piensa lo mismo que la sección jurídica central, y ustedes se imaginarán cómo opera eso en una demanda contra el Ministerio; el demandante tiene para elegir las argumentaciones que le sean más útiles.

Insisto: queremos ir mejorando todo eso y con ese fin hemos presentado un proyecto de reestructura muy a lápiz, antes de que vencieran los plazos para poder avanzar en la redefinición de un organigrama y de una estructura salarial que es muy compleja, porque en el Ministerio nadie gana el mismo sueldo aunque esté haciendo lo mismo. Esto es algo que se arrastra desde hace muchos años y que creo que se produjo como intento de buscar soluciones a problemas que se tienen permanentemente con respecto al control, etcétera. A veces a los controladores se les daban ciertos premios que después el resto reclamaba, por lo que se terminó con una pirámide salarial muy distorsionada.

Decimos con total sinceridad que no vamos a terminar este trabajo. Vamos a dejarlo encaminado; cinco años no alcanzan si uno quiere hacer las cosas que tiene que hacer.

Para cumplir con todos estos objetivos hay dos campos que para nosotros son vitales: la inversión y la gestión.

Entre las prioridades de inversión está la del modo ferroviario motivo de uno de los énfasis que nos planteamos. A corto plazo se está trabajando en la reparación de la estructura vial del tramo Pintado Rivera esto es una casualidad, a los efectos de tener terminada la comunicación Rivera Montevideo. Si uno repasa toda la producción que hay en la zona aprecia que hay desde minería hasta forestación, etcétera.

También tenemos en vista el ramal Fray Bentos Chamberlain por razones obvias: UPM es un gran consumidor de madera. Esto no va a desplazar a los camiones porque ninguna empresa va a condenarse a tener un solo proveedor de materia prima bajo una sola modalidad; esta es una opción más que van a tener.

Además, el ramal Piedra Sola comunica con la estación siguiente a Chamberlain, que es Tres Árboles. Ya estamos trabajando allí y contamos con la colaboración de la minera de Minas de Corrales, porque hay un terreno que se hunde y, como ellos están especializados en el tema del no hundimiento de terrenos y trabajo con piedra, nos ofrecieron su colaboración.

En el mediano plazo que veremos cuánto se extiende, para nosotros es vital el tramo Río Branco Montevideo y, obviamente, las comunicaciones con el actual y con el futuro Puerto de La Paloma resultan vitales. Como habrán apreciado, Río Branco, Rivera y Salto son comunicaciones que nos permiten conectarnos con Brasil y con Argentina, y quienes vienen de la frontera sabrán mejor que yo que hay modalidades que permiten pasar de un tren a otro e, inclusive, tecnologías que reducen el tiempo de pasaje de un vagón a otro.

Nueva Palmira también pasa a ser una cuestión vital para nosotros.

¿Cuáles van a ser las prioridades de la inversión? La inversión va a estar centrada en la incorporación de material rodante y en la mejora de la capacidad de gestión del ente que está a nuestro cargo. Se tratará de incorporar tecnología en la información y en la comunicación en la corrida de trenes, que tiene que ser más moderna. También apuntamos al sistema de autorización de vías, que implica el seguimiento de la posición de los trenes en tiempo real, a la disponibilidad de vagones a los que se considera como si fueran contenedores, y a la recuperación de estaciones, a las que se pretende devolver su funcionalidad y dignidad.

Estamos pensando todo esto en la eventualidad de que no participe solo el agente público. Los especialistas del BID sostienen que no hay demasiado lugar para dos empresas de transporte de mercaderías, pero puede

ocurrir que alguna empresa quiera transportar su propia mercadería. Esto nos va a llevar a pensar, inclusive, en algún cambio normativo, porque el despacho de cargas pasaría a ser fundamental, y quien dispone el orden determina, a la vez, ganancias y pérdidas para unos y para otros. Por ello, primero queremos modernizar toda la gestión, porque sin un sistema moderno y lo más automatizado posible no se puede llevar a cabo este control.

¿Cómo vamos a conseguir los recursos? Creo que no tanto por vía presupuestal, sino por vía de la participación público privada; esta es una de las apuestas fuertes. Tenemos la presunción de que en infraestructura no habrá privados interesados, en hacer vías, pero pensamos que sí los habrá en tener algún grado de participación en el transporte de las mercaderías. Queremos fomentar esto porque le hará bien a AFE, y la preparará para la competencia o para una gestión de recursos del transporte de cargas mucho más eficaz y eficiente, como a la que estamos apuntando.

Las carreteras y vías se comunican con los puntos de salida de las mercaderías, que son centros portuarios, porque nuestra comunicación con el mundo se hace vía mar. Tenemos distintos sistemas de puertos; los que aparecen señalados con puntos verdes son administrados por la Administración Nacional de Puertos y el de La Paloma está a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. |Estamos convencidos de que los puertos comerciales los tiene que administrar la Administración Nacional de Puertos y nosotros los puertos deportivos y los turísticos; esta es una discusión que estamos terminando de dar. En este sistema de puertos seguimos pensando en la segunda terminal de contenedores así como en la construcción de una terminal pesquera que necesita el Puerto de Montevideo. Necesitamos liberar zonas de pesca que están dentro del núcleo central del puerto, trasladarlas; acá se está trabajando con la Intendencia Municipal de Montevideo porque la ciudad también tiene que ver con la relación con el puerto y con la ANP. Hay que ampliar áreas de acopio y tener un sistema integral de accesos. Estamos tratando de lograr un sistema de acceso a todos los puertos, no sé si lo vamos a lograr ahora porque los tiempos son breves. La forma tradicional que tenemos de mirar las redes viales siempre es primaria, secundaria, y más que nada el tramo de toda la ruta principal secundaria o terciaria. Queremos ver si podemos incorporar una nueva mirada que potencie los accesos en red hay muchas rutas que comunican de modo tal de distribuir la carga lo más equitativamente posible, porque si solo afirmamos una ruta que va directo al puerto y dejamos de lado las secundarias y terciarias los camioneros no las van a usar, entonces se recargan siempre las mismas rutas. La idea es poder distribuir y generar una red de acceso. En Montevideo hay que comunicar zonas del puerto con otras ya la rambla sur está prácticamente colapsando y esto nos plantea desafíos acerca de si la mercadería se trata en régimen de puerto libre, o qué pasa si entra a Montevideo. Se está pensando en un documento único y en una especie de tránsito, así como van a las zonas francas que les permite salir y volver al puerto. Esto implica un gran trabajo y una necesidad.

Lo mismo ocurre en el puerto de Nueva Palmira; se necesita una ampliación, más muelles, la revolución granelera lo está imponiendo, nuestra producción y ni qué hablar de la de la región los granos paraguayos y los de otros lados, que es la que movemos en Nueva Palmira. No hace muchos años teníamos cero exportación en granos, ahora estamos en millones de toneladas y la perspectiva es que crezcamos casi al doble en poco tiempo. Eso se traslada vía fluvial, no hay otra vuelta. Entonces ahí tenemos que dotar de equipamiento y mejorar los accesos tanto por vía carretera como ferroviaria.

El otro tema es el puerto seco de Rivera, que tiene las mismas funciones que los demás, pero sin barcos ni agua.

Con respecto al Puerto de la Paloma hay una cuestión a corto plazo. Se cree que el puerto de aguas profundas va a estar en la terminal portuaria que existe ahora. En realidad, el puerto de aguas profundas está mar adentro, comunicado con la terminal portuaria, que es donde existe una profundidad de entre 18 y 20 metros, lo que nos permite trabajar con barcos que no ingresan al Puerto de Montevideo ni al Puerto de Buenos Aires, pues transportan muchos más contenedores que los habituales. Allí se va a hacer un centro de distribución de mercadería, pasándola de barcos chicos a barcos grandes.

El Presidente en su visita a Brasil encontró un interés sorprendente por la pujanza en este tipo de emprendimientos, lo que es explicable porque Brasil tiene un exceso de producción que ya no sabe por dónde va a sacar; sus 140 puertos no le son suficientes para la salida de su propia producción. Encontramos interés ahí pero la modalidad con la que pensamos que opere y se construya es la público privada, ya sea porque la región se interesa en construir y operar este puerto o porque hay inversiones nacionales que justifican su

propia creación. Estas son las dos condiciones. Ya tenemos estudios muy avanzados sobre este proyecto de ingeniería y La Paloma por las rocas que allí existen es el lugar que nos ofrece ciertas condiciones naturales que otros lugares no tienen. Esto no interferirá con el turismo en tanto aprovechemos la comunicación ferroviaria que existe entre Rocha y La Paloma. Esa es una de las precauciones que debemos tener porque es la manera de hacer convivir turismo con producción. Imagínense ustedes el peligro que puede representar para los turistas en una temporada alta circular por las mismas vías en que van los camiones con distinto tipo de mercadería. En La Paloma hay que hacer obras, dragado, la rada portuaria es el límite que tenemos en el puerto. Hay que recuperar 180 metros de muelle para calados de hasta 6 metros y hacer la reconstrucción de 300 metros de muelle para calados de hasta 9 metros.

SEÑOR GENTA.- Se está terminando la construcción de un espigón. Si ustedes conocen La Paloma, verán que el muelle está aterrado, ya que la parte donde atracarían los barcos está tapada de arena proveniente del movimiento natural que tiene el suelo submarino. Se está terminando de construir un espigón que impide que esa arena aterre en el muelle. Lo que está planteado ahora es dragar a pie de muelle para llegar hasta la profundidad de 6 metros, recuperar esos 180 metros de muelle y reconstruir 300 metros más para calado de 9 metros. Esas obras están en marcha; ya hay una licitación del Ministerio con SACEEM, que está trabajando en este emprendimiento.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- ¿Qué va a pasar allí? ¿Por qué La Paloma es importante para nosotros? Porque estamos conversando con los empresarios que están trasladando madera vía mar hasta UPM sacan la madera de Rocha en camiones hasta el Puerto, del Puerto va en barcazas hasta UPM, ahí se procesa y vuelve la celulosa, la posibilidad de que el centro de acopio sea en la ciudad de Rocha, donde hay espacios, y de que esa madera vaya directamente desde la terminal ferroviaria al Puerto. Esto nos permite manejar más volúmenes de madera al mismo tiempo, abaratar costos y no generar daños a la vialidad. Creo que podemos llegar a un acuerdo porque es rentable para todas las partes.

En cuanto al modo carretero, las prioridades figuran en esta diapositiva. La red principal sigue siendo nuestra prioridad. Estamos ahora en proceso de licitaciones para el mantenimiento de la red principal. Nuestra idea es ver por dónde conseguimos inversores para los corredores transversales, porque si queremos ser polo logístico regional y ser la comunicación Valparaíso-San Pablo tenemos que ofrecer buenas modalidades de comunicación entre Chile y Brasil pasando por Uruguay.

El sueño de la Ruta Nº 14 es carísimo porque habría que replanificarla ya que tiene tramos no concluidos.

La Ruta Nº 26 pasa a ser una ruta importantísima, comunica Paysandú, Tacuarembó, Melo, y de ahí al Brasil. Nuestra idea es darle prioridad a eso buscando que con la corporación vial podamos encontrar los mejores caminos de participación de los privados en obras de infraestructura. Esto puede ser con fondos de pensión, jubilatorios, que son los que hay que devolver dentro de treinta años; esa es la posibilidad que tenemos de poder concretar alguna obra ahí.

También somos responsables de la cuestión aérea. Acá pasa a ser vital los tres aeropuertos que tenemos: Rivera, Salto y Colonia. Obviamente, no lo vamos a poder hacer con recursos del Estado. Habrá que ver mecanismos para que los privados operen, fundamentalmente dirigidos a los complejos turísticos y de carga del litoral y del norte del país. Rivera ofrece la posibilidad de buenos negocios en materia de carga con Brasil; lo mismo sucede con el litoral argentino. Estamos hablando más que nada de ese tipo de producción que tiene que llegar al mercado en el día. Y acá también tenemos un nicho de mercado para lo que es PLUNA ente que, desde nuestra óptica no debe preocuparse únicamente de su sociedad con PLUNA S.A., sino también incursionar competitivamente en el negocio de carga y en el negocio de atención de rampa o de servicios de navegación aérea, que son tan importantes como este.

Hay inversores privados que, eventualmente, pueden estar interesados, pero los señores Diputados saben que entre el interés y su concreción hay kilómetros de distancia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hace escasos minutos en la Comisión estuvimos hablando de los aeropuertos internacionales de Colonia y de Salto. Hay un proyecto archivado en la Comisión vinculado a ese tema y decidimos no desarchivarlo en tanto y en cuanto no tuviéramos ya una iniciativa de los legisladores

de los departamentos o una del Ministerio. Queríamos dar cuenta de este tema porque, en la medida en que el señor Ministro lo considere pertinente, lo desarchivaremos y trabajaremos sobre el tema.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sinceramente, sería bueno que lo conversáramos bien. De todas formas, el proyecto se puede enviar. Creo que lo mejor sería hacerlo con los legisladores del departamento, el Ministerio y la Dirección correspondiente, porque la clave es qué tipo de modalidad elegimos para la operación del aeropuerto. Eso implica también que revisemos las normas para ver qué servicio le damos al que invierte.

Hay empresas aéreas que han pedido y se les han otorgado licencias de vuelos regulares Buenos Aires-Colonia y de Colonia harían otras combinaciones. Así que les pediría cierto tiempo antes de desarchivarlo, para poder encarar con la Dirección del Transporte Aéreo. De todos modos, esta cuestión la deberemos tener en cuenta en la agenda, porque nos parece que la opinión de los legisladores del departamento es fundamental. Yo creo que ellos apoyan cualquier iniciativa que implique el fomento del turismo en el litoral y el transporte de gente, pero no se puede hacer de cualquier manera, por eso su opinión es importante en este sentido

En cuanto a arquitectura, tenemos que armar el plan de obras de recuperación y mantenimiento del patrimonio público. También tenemos la participación del programa de asistencia y emergencia social. El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente va a liderar toda la cuestión del hábitat no quiero utilizar la palabra emergencia en algunos sectores. Nosotros ya hemos ofrecido la asistencia técnica de nuestra parte y el "know-how" que tenemos. Contamos con un equipo de obreros calificados y especializados, obviamente, trabajando con el presupuesto que le corresponde al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, porque esto es central. Asimismo, planeamos la participación en programas específicos de otros organismos públicos, como centros de estudio, cárceles, etcétera.

Las obras por convenio ya las expliqué, así que no vamos a reiterarlas.

¿Cuáles son las prioridades de gestión? A nivel de la región, nosotros queremos seguir participando de los foros regionales y la defensa de la bandera uruguaya en el Subgrupo 5, que es el que tiene todos los temas relativos al transporte, que está bastante trancado. Las posibilidades de acuerdo allí son bastante complicadas, lo mismo que para la libre navegación de la hidrovía Paraguay Paraná, que para nosotros es vital. Eso implica también que los hermanos argentinos y paraguayos liberen algunas restricciones que tienen para que nuestros patrones de barcos puedan circular allí.

Otra de las prioridades es el impulso de los proyectos de integración regional a través de la iniciativa IRSA.

SEÑOR GENTA.- IRSA se incorpora como foro técnico permanente del Consejo de Infraestructura y Planificación de UNASUR.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Hay una transformación institucional, pero los recursos siguen siendo vitales.

SEÑOR GENTA.- Se va a trabajar a nivel de UNASUR ya acordamos con todos los países con el mismo esquema de trabajo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En el marco de la inserción y posicionamiento en la región, hoy en la mañana en el Gabinete del Ministerio, que lo componen las Direcciones Generales y Nacionales, hemos tomado una decisión transitoria, pero muy humanitaria y solidaria. A partir del terremoto, los chilenos tienen que solucionar rápidamente teniendo el invierno en las puertas el tema de las soluciones habitacionales para miles de personas que quedaron sin techo. Para ello la construcción en madera es fundamental y nos requirieron que hiciéramos alguna gestión para que no se tomara en cuenta la cuota que tiene Chile, que encarecería el transporte de la madera hacia ese país. Además, se trata de madera uruguaya. Las empresas acordaron con sus principales clientes dar prioridad a Chile en esta etapa por la situación que está viviendo.

La resolución que hemos tomado es hacer una excepción con Chile, para que no se recarguen al doble los precios de los fletes, con un acuerdo que implicará también la participación de las empresas uruguayas en el transporte de esa mercadería, no en términos igualitarios porque las dimensiones de un país y otro son distintas pero sí en términos más o menos proporcionales, teniendo en cuenta que esos camiones vendrían vacíos y se irían llenos o se irían llenos y regresarían vacíos, lo que incrementa el costo. Uno de los problemas de la logística del transporte es que no estamos utilizando en un ciento por ciento la disponibilidad de los camiones. Por lo general, llegan a puerto vacíos y se van llenos, o llegan llenos y se van vacíos. Esto nos genera costos excedentarios y alguna ineficiencia que vamos a tener que resolver. Pero, para el caso de Chile, por un tiempo estamos discutiendo cuánto será, abrimos la cuota que Chile tiene porque no pertenece al MERCOSUR, para que esa madera pueda llegar en tiempo y forma siendo, de esta forma, solidarios efectivos con los chilenos

En cuanto al impulso de vuelos directos de carga y pasajeros extrarregionales, tenemos una competencia que nos estableció ahora Aeroparque. Estábamos transformando el Aeropuerto de Carrasco en uno de distribución de pasajeros regional. Uno juega y los demás también: Aeroparque se dio cuenta de que tenía una desventaja competitiva. Aerolíneas Argentinas se ha estatizado y, por lo tanto, el Estado tiene un papel relevante allí para jugar y está transformando Aeroparque en un centro de distribución regional. Entonces, aquel rosarino que pasaba por Montevideo para ir a San Pablo o a otra parte del mundo, si tiene la opción de Aeroparque, lo hará por allí, lo que nos plantea también alguna dificultad en la distribución de los horarios de vuelos y le plantea a PLUNA una competencia que no estaba prevista. Sabemos que Aerolíneas Argentinas va a incrementar su presencia en el puente aéreo, que estaba un poco disminuida, y va a competir en precio y sin cobrar bultos, lo que nos plantea todo un desafío; por eso la necesidad de activar nuestros puertos regionales, para que nos permitan competir.

En cuanto a la definición del esquema institucional del transporte de pasajeros en el área metropolitana, estamos pensando si hay una autoridad metropolitana del transporte, en profundizar el sistema y en seguir fomentando el uso del sistema, lo mismo que a nivel departamental en la incorporación de tecnologías, máquinas y GPS, porque cada día queremos aproximarnos a que los aportes, subsidios y todo eso que hacemos tenga más que ver con la realidad y no con la presunción de realidad. Eso requiere la incorporación de tecnología, ampliar la oferta de beneficios a los usuarios y mejorar los contratos.

De los datos espaciales ya hemos hablado.

La ley de transporte y logística es vital, y en ella ustedes van a jugar un papel importante, lo mismo con la del INALOG, que ya está aquí. La cuestión es el fortalecimiento institucional de la UNASEV. Olvidé mencionar que también estamos analizando los puntos críticos de accidentalidad en la ruta para tomar medidas paliativas. Estamos pensando vamos a ver si lo podemos concretar en eliminar algunas zonas críticas de cruces en rutas muy transitadas donde hoy hay semáforos, pero estos no ofrecen una seguridad total. A veces, a alta velocidad el semáforo en rojo termina generando accidentalidad. Hay que buscar intercambiadores o algunas cuestiones de este tipo. Esto requiere la elaboración de un plan nacional de seguridad en el tránsito.

En el fortalecimiento institucional del Ministerio, como una de las prioridades planteamos la reestructura organizacional, la capacitación de los funcionarios que tiene que ser una norma permanente y el diseño de nuevas formas de gestión con las áreas de apoyo comunes a todo el Ministerio, es decir, terminar con seis áreas jurídicas, seis informáticas, seis personales, seis de todo, para contar con algo unificado y desconcentrado e implantar un nuevo sistema informático central.

Señor Presidente: pido disculpas por la extensión de mis palabras, pero es un Ministerio muy grande. No hemos hablado de los entes que tenemos a nuestro cargo porque queríamos referirnos de las líneas generales de trabajo.

Termino diciendo que estamos a las órdenes para discutir todos estos temas y trabajar conjuntamente. Como podrán apreciar, en este repaso hay una cantidad de aspectos legales en los que la Comisión va a tener que trabajar mucho.

Por otra parte, quiero informarles que mañana voy a concurrir al Senado. Preferí venir primero a esta Comisión de la Cámara de Diputados por lo que dije de sentirme en casa, porque en la otra todavía no tuve tiempo ni de sentarme. Espero que podamos seguir trabajando conjuntamente basándonos en estos

lineamientos, que creo pueden dar origen a una política de Estado. Me parece que en estos años en que nos tocará actuar vamos a tener bastante trabajo y muchas posibilidades de llegar a buen puerto.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece al señor Ministro y le va a pedir si se puede quedar unos minutos para recibir algunas inquietudes y comentarios de parte de los legisladores.

De mi parte y creo que en nombre de todos los integrantes de la Comisión, señalo que el plan, las propuestas que usted presentó revelan un gran trabajo de equipo. No discrepamos en nada de lo que está propuesto en general, que lo compartimos todos, y nos parece muy completo lo que se nos ha presentado. Con la ejecución de este plan el Ministerio de Transporte y Obras Públicas va a seguir siendo la entidad que ha sido en el Uruguay, donde se trabaja con seriedad y con un claro sentido de lo que es el respeto a las normas, al conocimiento, a la estadística en el país, donde el trabajo se hace realmente de manera constante y permanente.

Sinceramente, nos quedamos contentos y realmente sorprendidos por la velocidad con la que han sido capaces de elaborar este material, en apenas un mes, contando el hecho de que en el Uruguay ha habido una Semana Santa y los días de asunción y de conformación del equipo, lo que demuestra que han trabajado con muchísima dedicación y cubriendo todos los aspectos del Ministerio. Realmente, al plan no parece faltarle nada.

Por lo tanto, vayan nuestras felicitaciones y nuestro agradecimiento.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Adhiero totalmente a las palabras del señor Diputado Botana.

No sé si es el momento oportuno, pero quisiera plantear una preocupación, fundamentalmente de los riverenses, relativa a la caminería internacional. Los municipios del lado brasileño y la propia Intendencia de Rivera hacen lo posible para mantener esos caminos, pero hay otros lugares donde están totalmente abandonados y son casi intransitables. Hace unos días mantuve una reunión con vecinos para hablar acerca de la electrificación rural en una escuela en Puntas de Corrales y pude comprobar que transitar por esas rutas es imposible. Hemos conversado cantidad de veces sobre esto, pero la Intendencia no se hace cargo y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, tampoco. Me parece que se debería buscar un acuerdo entre Brasil y Uruguay, ya que hoy hay fondos del MERCOSUR, el FOSEM. En Rivera hay una caminería internacional de alrededor de doscientos kilómetros, que en general está en estado deplorable. Por lo tanto, deberíamos estudiar la forma de encontrar caminos en común entre Uruguay y Brasil y actuar sobre esa línea tan importante de comunicación, no solamente por la parte comercial y de desarrollo de esa zona sino también desde el punto de vista turístico.

SEÑOR DE TORO.- En primer lugar, me solidarizo con las palabras ya dichas sobre la presencia del Ministro y el plan esbozado.

En segundo término, quiero plantear una preocupación como Diputado montevideano, porque no solo la gente del interior tiene preocupaciones. Creo que Montevideo, como producto de su capitalidad, de ser el centro del puerto, el centro del ferrocarril, del aeropuerto, de todas las cargas, etcétera, genera un impacto. El desarrollo productivo que hoy tiene y seguirá teniendo el país va a generar una serie de impactos importantes en la ciudad.

Quiero plantear tres preocupaciones. La primera es que se necesita una importante coordinación en varios aspectos que tienen que ver con la Intendencia Municipal de Montevideo en lo que hace al tema del puerto, del ferrocarril, de la logística, y a otros asuntos que tiene Montevideo en conjunto con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en su integridad y en sus entes.

La otra inquietud refiere a la inversión, que hay que analizar por diferentes lados. Me refiero a la caminería rural, a lo que afecta el acceso de las cargas en los caminos periféricos de Montevideo y la seguridad vial.

SEÑOR OSORIO.- Es realmente un honor recibir al señor Ministro; me hago eco de las palabras del señor Presidente y de mi coterráneo, el señor Diputado Fernández, pues lo que dice es una realidad. Yo agrego que en el departamento de Rivera el terreno es por demás escarpado, porque la línea de

frontera es una divisoria de aguas, tenemos una cuchilla; es bastante quebrado, difícil y costoso de mantener.

Quisiera saber cuál es la situación o el nivel de compromiso de la Administración anterior que eventualmente pudiera comprometer inversiones o partes presupuestales para el próximo quinquenio. | El segundo tema tiene que ver con la caminería del interior; me voy a referir a nuestra zona, que es lo que conocemos. Como dato nacional, tenemos que en los últimos años en el país se ha duplicado el transporte en materia de cargas. Hace siete años teníamos árboles pero no madera; hoy tenemos madera además de vacas. También existe un nuevo mapa productivo nacional donde hay polos de industrialización que no teníamos

Afortunadamente, en Rivera y Tacuarembó tenemos, además de Botnia, nuevos emprendimientos productivos que tampoco teníamos. Afortunadamente, en el norte tenemos una producción agrícola importante. Pero todo ello significa una nueva dinámica en materia de transporte de carga, y entendemos que la inversión, la distribución de la inversión, ha estado bastante estática y no ha acompañado esa suerte de dinámica que ha tenido el nuevo mapa productivo del país. Entonces, eso ha significado que las Intendencias anden matando cachorros a gritos, tratando de contener una situación por demás difícil. Queríamos dejarlo planteado como una preocupación.

Otro tema que también tiene relación con nuestra comunidad es el de AFE. La inclusión en la agenda política y la revitalización propuesta para el tema ferroviario nos parece una excelente idea y les auguramos mucho éxito. En Rivera la realidad es bien compleja desde el punto de vista urbanístico, porque en el corazón de la ciudad tenemos una estación que dificulta el ordenamiento urbano, que genera efectos negativos desde el punto de vista ambiental y sanitario y ni qué hablar del tema de la seguridad, porque desde allí, desde el corazón mismo de la ciudad, se está realizando el transporte de carga. Yo creo que es un tema sentido de todos los ciudadanos de Rivera el considerar un reasentamiento de estos ámbitos de transporte, fundamentalmente, de carga.

Era cuanto tenía para aportar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si el señor Ministro me lo permite, voy a sumar algunos comentarios.

En primer término, quiero hacer un comentario sobre un detalle de lo que usted manifestaba acerca de las obras de arquitectura. Me parece muy inteligente esa posición y me parece que está bien el hecho de compatibilizar lo que son las obras que demandan las instituciones con lo que son los objetivos sociales. Muchas veces hemos sido testigos, inclusive, de desperdicio de recursos en obras que no tenían clara demanda social por la influencia o por la necesidad, sentida pero no compartida, de alguna gente perteneciente a algunas instituciones. Hemos visto cómo tal vez se dilapidaron algunos recursos que eran necesarios en otros lugares.

De cualquier manera, las instituciones por algo existen, por algo se sostienen; indudablemente, si existen es porque satisfacen una demanda de la sociedad y, por lo tanto, su rol es fundamental; le generan al Estado eficiencia y transparencia, así que si serán importantes y si será bueno respaldarlas en la medida en que las demandas de las instituciones, precisamente, reflejen esto: demandas de la sociedad. Así que me parece muy bueno entrar en la búsqueda de mecanismos para corroborar esas coincidencias.

Quiero entregar al señor Ministro una carta de la señora Representante Nacional por el departamento de Paysandú, María del Carmen Pereira Larrosa, referida a las Rutas Nº 3 y Nº 26, y una carta que me hizo llegar la Junta Departamental de Cerro Largo, de la cual estoy seguro el señor Ministro ya tiene copia, referida también a las Rutas Nº 26, Nº 7, Nº 8, a algún tramo de la Ruta Nº 18 y a la Ruta Nº 44, que compartimos con el departamento de Rivera. Seguramente, si se arreglan allí algunos tramos, ello permita comunicar a toda una zona del país que queda aislada, lo que es la Ruta Nº 6, y se la pueda incluir en lo que es el tránsito nacional. Inclusive, podría existir la posibilidad de que Vichadero, en Rivera, tenga contacto directo con Montevideo, y que también esté integrada Sarandí del Yí y toda esa zona del país. También está Caraguatá en el departamento de Tacuarembó; hay toda una zona del país que tiene el puente del kilómetro 329 hecho y que no tiene los accesos; más adelante eso entronca con la Ruta Nº 44. Allí hay todo un espacio del país que se podría integrar si se pudiera dar solución a ese tema.

Comparto el planteo del señor Diputado Fernández sobre el tema del camino internacional. En Cerro Largo tenemos el mismo fenómeno en Aceguá; Brasil se ha hecho cargo de reparar el camino en el trazado que corresponde, sobre el límite inclusive, había invadido territorio uruguayo por culpa del mal estado del camino, y ahora la prefectura de Aceguá ha respetado el trazado que debe ser, pero, de cualquier manera, tendrá que existir algún convenio para el mantenimiento de ese camino.

Otro tema importante es el segundo puente sobre el río Yaguarón, el puente Mauá y el puente sobre el río Yaguarón en el Paso Centurión. Allí sería importante hacer aunque sea un puente de madera para facilitar la integración de toda una región del departamento. De esto no hay siquiera proyecto; es una simple iniciativa.

El señor Ministro habló del arroyo Conventos, seguramente, porque tiene en mente llevar a cabo la obra del proyecto Itacuruzú para evitar las inundaciones de la ciudad de Melo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Tendríamos que conseguir US$ 10:000.000.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si es así, le propondría revisar con el ingeniero Eguía y con la gente de la empresa que hizo el trabajo, porque si ese es el nivel de costos, tengo la certeza de que tal vez planteándonos una obra más humilde se podría hacer rápidamente para evitar el peligro permanente que esto significa. Este tema ha sido de discusión en las últimas campañas electorales, pero más allá de eso, más allá de todo el componente político y de la fricción que significa políticamente en la sociedad de Melo, está el verdadero drama de que con dos gotas estamos con el Jesús en la boca.

Creo que la caminería es un tema que tendrá que atender el Ministerio. Es un tema fundamental que precisa recursos mayores que los que se da a las Intendencias para reparar lo relacionado con la forestación. No sé qué fuentes de recursos podrá utilizar el Ministerio en este sentido; sé que es un tema complejo. En su momento, duplicó la asignación presupuestal; eran recursos obtenidos mediante la utilización de aquel margen de recursos de libre disponibilidad que se les daba a las Intendencias y que se asignaron al tema de la caminería. Después está el otro aporte por el tema de la forestación, y ahora, es altamente insuficiente, realmente, con lo que es el nuevo nivel de gasto por los nuevos fenómenos de los que hablaba el señor Diputado Osorio.

También me parece muy importante tratar de superar lo que es el tema de la terminal de contenedores del Puerto de Montevideo, en el que, indudablemente, se cometió un error en el Gobierno anterior. En su momento, la Comisión advirtió al señor Ministro acerca de las dificultades que la licitación tenía por los montos de inversión, por las diferencias con quien explotaba la terminal existente, y por algunas otras razones. Por algo no hubo oferentes; por algo desaparecieron los quince oferentes. Seguramente sea importante el camino del verdadero diálogo que está instaurando el señor Ministro tanto con los legisladores como con las empresas interesadas porque es bueno dialogar con los que saben. Siempre vamos a creer que es bueno que el Ministerio dialogue con los que explotan los negocios. Entre el diálogo y una conducta reñida con la ética hay una distancia importante, pero sin dialogar con los que saben de los temas en este mundo de especializaciones es muy difícil que un país como Uruguay pueda hacer cosas inteligentes y avanzar.

No voy a tener ningún temor al hecho de que el equipo del Ministerio dialogue, además de con los partidos políticos, con las empresas, con los trabajadores del área y con los técnicos del área. Pero me parece que es fundamental dialogar con las orejas bien abiertas para que no nos fracasen procesos. Digo esto porque cuando fracasan procesos pasa lo que sucedió en este caso que, seguramente, perdimos varios años. Seguramente la crisis internacional nos salvó de quedar fuera de competencia. Mientras tanto, otros países en la región aprovecharon -Argentina mismo; Brasil ha crecido enormemente para llenar los espacios que nosotros como país no supimos llenar. Entonces, creo que vamos a tener que superar este tema rápidamente porque es un cuello de botella para la producción nacional. Considero que promover ese diálogo va a ser muy buena cosa.

Era lo que tenía para plantear.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Agradezco los conceptos.

Realmente estoy orgulloso del equipo que hemos conformado no lo había dicho, del cual hay apenas dos representantes acá: el ingeniero Pablo Genta, quien fue Director Nacional de Transporte y Gerente de la Corporación Ferroviaria del Uruguay, y Pablo Ferrer, Director General, quien fue un destacado Edil y una de las personas que considero que tiene gran capacidad y una juventud que implica que pueda afrontar su tarea con la energía que a veces no tenemos quienes somos mayores.

Hay mucha continuidad en nuestro equipo. Contamos con la arquitecta Eneida de León, a cargo de la Dirección Nacional de Arquitectura, con el ingeniero Luis Lazo quien fuera el Subsecretario anterior, a cargo de la Dirección Nacional de Vialidad, acompañado por la ingeniera Gabriela Acosta; intentamos cubrir la adscripción porque consideramos que las Direcciones grandes necesitan más de una cabeza.

La Dirección Nacional de Transporte quedará a cargo del señor Felipe Martín, y continuará la ingeniera Eliana Embid de transporte carretero. Aviso que pensamos transformar esa sección en transporte terrestre para que abarque también las directivas del ferrocarril.

En la Dirección Marítima y Fluvial incorporamos a un Capitán no militar, de la Marina Mercante, el señor Gustavo Figueredo.

Además, debo decir que en el equipo hay personas que no son estrictamente de nuestra filiación partidaria.

En la Dirección de Transporte Aéreo va a continuar Elina Rodríguez con el asesoramiento del doctor Julio Martínez que es uno de los especialistas que tenemos. A su vez, mantenemos en la Secretaría de la Junta Nacional de Aeronáutica a la doctora Angélica González.

En la Dirección Nacional de Hidrografía tenemos al entonces Director de Planificación e Inversiones, ingeniero Jorge Camaño, conocido de todos nosotros porque es alguien que no solo construyó una nueva Dirección que vamos a transformar en unidad ejecutora sino que además también participó mucho en el desarrollo de la hidrografía.

En la Dirección de Planificación, Logística e Inversiones tenemos a la ingeniera Beatriz Tabacco, quien viene de la Intendencia Municipal de Montevideo. Como los salarios que pagamos son tan bajos, tenemos que recurrir al pase en Comisión, es decir, a la utilización de un mecanismo que permita que la persona mantenga el sueldo de origen y pueda ejercer la Dirección. Aquí se cuenta con el apoyo del sociólogo Javier Silva, quien viene de la UTE.

En la Dirección Nacional de Topografía nos vimos enfrentados a tener que tomar una decisión difícil. Teníamos, por un lado, al ingeniero Enrique Barone y, por otro, al señor Jorge Franco, que es otro compañero de la Intendencia Municipal de Montevideo. "Quique" es un entusiasta del proyecto de Conventos y trabajó en él, pero optamos por el señor Franco por un tema de juventud aunque pensamos que vamos a dar alguna tarea al ingeniero Barone.

En los equipos de Dirección contamos con gente muy buena, muy capacitada y por suerte de todos los pelos políticos.

A su vez, debo decir que logramos todo esto porque tuvimos una transición que no nos ocultó nada; la tendencia que uno tiene es la de mostrar solo lo bueno, pero también se nos expusieron las cosas que no se pudieron hacer. Estuvimos trabajando desde enero y el Ministro Rossi nos dio el noveno piso para ello. Nos facilitó toda la información que quisiéramos, nos dio la posibilidad de hacer reuniones con las Direcciones que entendiéramos pertinentes, hicimos las preguntas que quisimos y eso nos adelantó mucho el trabajo. De lo contrario, esto en un mes no se hubiera podido hacer. Aprovecho para agradecerle.

Como sabrán, los recursos son siempre escasos y el tema es cómo administrarlos.

Me llevo estas ideas de la caminería internacional porque me parece que es una nueva categoría que hay que incorporar; podríamos integrar Aceguá para ver qué espacios de cooperación brasileña-uruguaya podemos tener. Hay toda una línea de políticas de frontera que tenemos que cultivar, y sabemos que en la reunión del Presidente Mujica con "Lula" algo ya se habló; me refiero a algunos puentes como los de Yaguarón y de Cuareim. Me parece que es una cuestión para indagar, amén de alguna preocupación que tenemos y que no resolvimos en cuanto a cómo generamos un fondo habrá que ver cómo lo nutrimos de mantenimiento vial

nacional y municipal. No hay posibilidad de que las Intendencias hagan sus obras si no tienen asegurado que el mantenimiento de su vialidad se pueda concretar, incluyendo la caminería rural y el mantenimiento de la red nacional. Hay ideas y las estamos estudiando.

Nos parece que tanto los Intendentes como los Ministros del ramo tienen que tener asegurado un flujo de recursos que les permita trazar un plan de mantenimiento vial para ocuparse de las obras nuevas. Los gobernantes deben saber de dónde sacar los recursos para no castigar siempre a los ciudadanos. Ese drama es constante y nunca salimos del círculo vicioso.

Quiero referirme a la cuestión planteada por el colega de Rivera. Estamos tratando de superponer a las rutas el mapa de por dónde está saliendo la producción. Si pudiéramos tener un mapa digital que se superpusiera y que nos indicara por dónde están saliendo los volúmenes de producción, podríamos ver en dónde hacemos énfasis en la distribución de los escasos recursos para el mantenimiento vial, etcétera. Se hace algo, pero todavía no disponemos de la información necesaria porque la producción se va moviendo. |Además, el Uruguay está enfrentando una cosa nueva y positiva para mí: las inversiones no se están localizando en la capital. Creo que ha habido una descentralización de los focos de inversión. Inclusive, en Rivera, el señor Scaraffuni, iba a decir "El Pata Scaraffuni", que está a cargo de la zona franca en esa ciudad, tiene una idea que para mí sigue siendo válida y que tiene que ver con algunas de las cosas que se han planteado: relocalizar o adelantar la estación de carga del ferrocarril y cerca de la zona franca transformar esa parte de Rivera en un polo logístico maderero. Creo que hay que trabajar sobre la base de subpolos logísticos que nos permitan potencializar algunas cosas. Ahí hay una zona de influencia bastante interesante de transporte intermodal; vamos a poner atención particularmente a este aspecto. Ello implica un cambio de mentalidad que no sé si lo lograremos en este primer año: se trata de repensar la vialidad en función de la producción y la demanda. Lo mismo ocurre con el ferrocarril: debemos pensarlo en función de la demanda y no en función de lo que nosotros creemos que tiene que ser.

Quiere decir que estamos en la misma línea, pero no sé si vamos a llegar a concretar estas cosas en este presupuesto, porque sabemos que los recursos son siempre escasos y de todos lados hay demandas. Ustedes se imaginarán que el litoral oeste también tiene una fuerte demanda y que hacia Nueva Palmira van muchas cosas.

Con Montevideo también queremos hacer una fuerte política de coordinación con la Intendencia. En general, con las Intendencias, no tenemos que ver a un competidor sino a un colaborador. Los próximos días vamos a concurrir al Congreso de Intendentes a transmitir la buena nueva de que el Fondo Forestal se mantiene, porque estaba en duda. Este año se volcarán $ 147:000.000 para reparar caminos forestales. Después, con criterio objetivo, se discutirá lo que tiene que ver con la distribución en la comisión sectorial. A ello, habría que agregar el daño que las lluvias e inundaciones han provocado es un daño adicional, y comparto con el señor Presidente de que debemos pensar en algún mecanismo que nos dé un poco más de certezas, dentro de las limitaciones del espacio fiscal que vamos a tener. En este sentido, con el Ministerio de Economía y Finanzas estamos pensando cómo deberían participar los privados, porque es vital.

No voy a contestar sobre rutas concretas porque no voy a decir lo que aún no sabemos; sería una falta de respeto con quienes trabajan en ello. Nos llevamos anotadas las preguntas.

Sin embargo, voy a referirme a la segunda terminal. El día viernes tendremos una reunión con las autoridades de la Administración Nacional de Puertos y del Ministerio de Economía y Finanzas a fin de analizar algunas de las temáticas abordadas en las preguntas que aquí se han planteado e, inclusive, sacar algunas enseñanzas en cuanto a si en el proyecto de ley hay que poner todo lo que pusimos, si el problema es la ley, si el problema está en el mercado o en los dos lados. Sí tenemos claro que se debe hacer la segunda terminal; se podrá discutir, inclusive, hasta la locación, pero necesitamos una segunda terminal.

Decidimos mantener la fecha por varias razones: porque había interesados, lo que nos preocupa mucho ya que ello significa que el mercado está dando un mensaje. Además, los interesados llegaron hasta las empresas de construcción que iban a trabajar para esos operadores que supuestamente tenían interés, que seguramente dieron datos muy detallados técnicamente para hacer cálculos efectivos. Ahí hay una relación de inversión y de recuperación de la inversión que seguramente no dio resultado, a la luz de un proyecto que se inició antes de la crisis global pero que se terminó votando después de ella, y donde el escenario mundial cambió. Esto no quiere decir que el Uruguay no deba prepararse previamente. Debemos aprender las lecciones de lo que pasó.

Con la primera terminal sucedió lo mismo: hicimos una licitación que resultó desierta en su primera oportunidad, y después se inventó lo del remate, lo de la subasta en la Bolsa de Valores que es como un remate, y allí sí hubo participantes. Nosotros mantuvimos el instrumento; creo que hay cosas que se deben analizar. Ni bien contemos con el análisis de estos hechos queremos conversar con la Comisión porque de allí puede surgir que tengamos que hacer otro proyecto de ley o buscar mecanismos. Esto debemos conversarlo entre todos con mucha franqueza.

¿Por qué mantuvimos la fecha cuando teníamos plazo hasta el 31 de mayo? Podían darse dos posibilidades: que se presentaran interesados o no. Hubo algún indicio de que había interés. Después, en el mundo de los negocios, todos juegan al pócker. Estaban todos presentes y donde alguien hubiese levantado la mano... Pero los jugadores entendieron que no había que jugar y no hay que enojarse con la realidad.

Si lo hacíamos el 31 de mayo las condiciones no hubieran cambiado. ¿Qué nos permitió esto? Aprovechar dos meses antes para empezar a dialogar sobre cuáles son los mecanismos porque hay un consenso: tiene que haber segunda terminal. Después, si juega la defensa que los actores hacen de sus propios intereses y van a tribunales arbitrales y demás tampoco hay que enojarse con esto ya que cada uno defiende su interés de la mejor manera posible; lo peor que podemos hacer es enojarnos con esto; hay que tomar cuenta de la realidad, pararse bien, saber que estamos haciendo las cosas bien, que las consultas realizadas no ofenden ningún tratado internacional y que no hay ningún acuerdo previo que nos impida plantearnos la segunda terminal, de todas formas, a nosotros nos toca analizar qué pasó. En lo personal creo que las condiciones planteadas eran tremendamente exigentes, pero hay que analizarlo.

Me gustaría llevar adelante una reunión con ustedes en el Ministerio, a fin de compartir alguna conclusión, una vez que la tengamos. También queremos recibir propuestas, porque lo peor que nos puede pasar con este tipo de proyecto de ley es que, si llegamos a la conclusión de que hay que hacer una nueva ley, se le deberá dar un trámite lo más rápido posible, porque los negocios no se debaten por ley y, para no darle largas somos nosotros los que debemos generar los marcos para que las cosas ocurran lo mejor posible.

Creo que contesté a todas las inquietudes, aunque nos llevamos algunas.

Por último, lo que señalaba del puerto AFE logística, quiero decir que me congratulo de que el señor Diputado de Toro asuma una posición departamental. No lo digo en términos de juicio porque yo siempre defendí que los Diputados de Montevideo tienen que comportarse como Diputados departamentales; tenemos mucho que aprender de los del interior porque nos comportamos más como Senadores que como Diputados departamentales. Y me parece que esto aporta más a la lejanía entre el ciudadano y el legislador, cosa que no le ocurre al Diputado del interior que lo agarran en la esquina de la casa para increparle sobre algunas cosas.

Nos llevamos algunos deberes y la tarea más importante que tendremos por delante es lo que refiere al INALOG, la segunda terminal, sobre lo que debemos conversar en los mejores términos, y lo del Plan de Vialidad, que iremos viendo, lo mostraremos acá.

El equipo está contento de trabajar con los legisladores; para nosotros no es una reunión más; creo que esta es una actitud inteligente y conveniente de nuestra parte porque nos ahorra mucha discusión posterior. Cuanto más avancemos en lo previo, más sale en lo institucional. Porque si además de lo pesado que es en lo institucional le agregamos más horas de trabajo con nuestra actitud, ello no ayuda en nada. En este sentido, proponemos que cada cuarenta y cinco días tengamos una reunión acá y otra en el Ministerio. Ustedes determinarán si hacemos una reunión en conjunto con los Senadores. Por razones de comodidad para nosotros sería mejor dialogar con las dos Comisiones, por lo menos cuando la hagamos en el Ministerio, ya que acá hay que respetar la institucionalidad. De esta manera, tendremos un diálogo más fecundo con una agenda de trabajo donde podamos ir revisando los temas que abordamos y los que quedaron pendientes. Quisiéramos que la reunión no sea como esas tan extensas que no terminan concluyendo nada.

Inclusive, podemos establecer hora de comienzo y de finalización, porque todos tenemos asuntos que atender. Lugares para reunirnos tenemos; estamos descubriendo los sitios de los que disponemos y podemos utilizarlos con este fin.

De nuestra parte, les agradecemos mucho la atención que nos han prestado. Quedamos a vuestras órdenes.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión queda muy agradecida por haber contado con su presencia y con la colaboración de su equipo.

Se levanta la reunión.